



FORMULARIO DE ENTRENAMIENTO, PRUEBA DE PERICIA Y VERIFICACIÓN DE COMPETENCIA PARA ATPL, MPL, HABILITACIÓN DE TIPO Y CLASE Y HABILITACIÓN INSTRUMENTAL DE AVIONES MULTIPILOTO Y MONOPILOTO COMPLEJOS DE HIGH PERFORMANCE

		HABILITACIÓN:	
Apellido(s) aspirante:		Aeronave	<input type="checkbox"/> SE-SP <input type="checkbox"/> ME-SP
Nombre aspirante:			<input type="checkbox"/> SE-MP <input type="checkbox"/> ME-MP
Tipo de licencia:		Modo de Operación ¹	<input type="checkbox"/> SPO ¹ <input type="checkbox"/> MPO ¹
Número de licencia:		<input type="checkbox"/> Registro entrenamiento	
		<input type="checkbox"/> Verificación de competencia	
Estado emisor de la licencia:		<input type="checkbox"/> Prueba de pericia	
		<input type="checkbox"/> Habilitación de tipo	
<p>Se le recuerda que, si los datos del informe médico que avala su certificado médico-aeronáutico no obraran en los archivos de la Unidad de Medicina Aeronáutica de AESA, su solicitud puede ser rechazada.</p> <p>Declaro que no poseo más de una licencia por categoría de aeronave emitida de acuerdo a Parte-FCL y que el Estado Emisor es único para todas mis licencias Parte-FCL.</p>		<input type="checkbox"/> ATPL	<input type="checkbox"/> MPL
		<input type="checkbox"/> IR	
		RNP APCH ²	
		SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>	
Firma del aspirante:		Para la revalidación marcar según aplique:	
		<input type="checkbox"/> 10 sectores de ruta	
		<input type="checkbox"/> V/C con Sector de Ruta	
		<input type="checkbox"/> OPC	

(1) Cumplimentar los detalles del vuelo asociado a cada modo de operación en el Apartado 5.2
 (2) Cumplimentar los detalles de la maniobra RNP APCH en el Apartado 5.1

1. FORMACIÓN TEÓRICA PARA LA EMISIÓN DE UNA HABILITACIÓN DE CLASE O TIPO REALIZADA DURANTE			
Desde:		Hasta:	
			ATO (Nombre):
Nota:		% (mínimo o 75%):	
			Tipo de licencia del HT:
			Nº de licencia del HT:
Firma del HT:			Nombre del HT:
			Apellidos del HT:



FORMULARIO DE ENTRENAMIENTO, PRUEBA DE PERICIA Y VERIFICACIÓN DE COMPETENCIA PARA ATPL, MPL, HABILITACIÓN DE TIPO Y CLASE Y HABILITACIÓN INSTRUMENTAL DE AVIONES MULTIPILOTO Y MONOPILOTO COMPLEJOS DE HIGH PERFORMANCE

2. ENTRENAMIENTO EN FSTD			
FSTD (tipo aeronave):		Tres o más ejes: SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>	Listo para el servicio y utilizado: SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
Fabricante del FSTD:		Movimiento o sistema SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>	Visual: SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
Operador del FSTD:		Registro del FSTD:	
Tiempo total de entrenamiento a los mandos (PF):		Aprox. Instrumentales a aeródromos a una altitud de decisión de:	
Tiempo total (PF +PM) de entrenamiento en simulador:			
Lugar ¹ :			
Fecha:		Firma del instructor	
Nombre y apellidos:			
Tipo y nº de licencia:			

3. ENTRENAMIENTO EN VUELO:		<input type="checkbox"/> EN AERONAVE		<input type="checkbox"/> EN FSTD (ZFTT)		<input type="checkbox"/> SECTOR RUTA	
Tipo de aeronave:		Registro:		Tiempo vuelo a los mandos:			
Despegues:		Aeródromos o sitios de entrenamiento (despegues, aterrizajes):					
Aterrizajes:							
Hora de despegue:		Hora de aterrizaje:					
Lugar:		Tipo de licencia del instructor/examinador:					
Fecha:		Número de licencia del instructor/examinador:					
Certificado examinador nº:							
Firma del instructor/examinador:		Nombre:					
		Apellidos:					

4. COMUNICACIÓN POR RADIOTELEFONÍA BIDIRECCIONAL:		<input type="checkbox"/> CASTELLANO		<input type="checkbox"/> INGLES	



FORMULARIO DE ENTRENAMIENTO, PRUEBA DE PERICIA Y VERIFICACIÓN DE COMPETENCIA PARA ATPL, MPL, HABILITACIÓN DE TIPO Y CLASE Y HABILITACIÓN INSTRUMENTAL DE AVIONES MULTIPILOTO Y MONOPILOTO COMPLEJOS DE HIGH PERFORMANCE

5.3 RESULTADO DE LA PRUEBA:		<input type="checkbox"/> APTO	<input type="checkbox"/> APTO PARCIAL	<input type="checkbox"/> NO APTO
Lugar:			Razones del no apto/apto parcial: (ver apartado 6)	
Fecha:				
<i>He recibido información del solicitante respecto a su experiencia e instrucción y certifico que cumple con los requisitos EASA Parte-FCL y Parte-MED</i>				
<i>Confirmo que la verificación de competencia/prueba de pericia se ha llevado a cabo de plena conformidad con lo dispuesto en el FCL.1005, FCL.1015(c) y FCL.1030.</i>				
<p>PBN: Para obtener o mantener atribuciones PBN, una aproximación deberá ser una RNP APCH. Cuando una RNP APCH no sea posible, deberá efectuarse con un FSTD adecuadamente equipado.</p> <p>No obstante, lo dispuesto en el párrafo anterior, en los casos en que una verificación de competencia para la revalidación de atribuciones PBN no incluya un ejercicio de RNP APCH, las atribuciones PBN del piloto no incluirán la RNP APCH. La restricción se levantará si el piloto ha completado una verificación de competencia que incluye un ejercicio de RNP APCH</p> <p>La anotación de PBN, en forma de respaldo a su habilitación IR será firmada por el examinador en el libro de vuelo del piloto o registro equivalente especificándose PBN APPROVED si ha realizado entrenamiento teórico-práctico en una ATO, en las cuatro aproximaciones RNP o se anotará PBN seguido de LNAV, LP, LNAV-VNAV y/o LPV según entrenamiento recibido y reconocido al Operador por la Autoridad.</p>				
<input type="checkbox"/> (Tick as appropriate) To examiners who have been certified by another competent authority. I hereby declare that I have reviewed and applied the relevant national procedures and requirements of the applicant's competent authority contained in current version of the Examiner Differences Document (see last version)				
Certificado examinador Nº:		Tipo y número de licencia:		
Firma del examinador:		Nombre:		
		Apellido/s:		
Esta firma implica también la aceptación de la declaración del examinador del apartado 8				
(3) Ver Apartado 7				



FORMULARIO DE ENTRENAMIENTO, PRUEBA DE PERICIA Y VERIFICACIÓN DE COMPETENCIA PARA ATPL, MPL, HABILITACIÓN DE TIPO Y CLASE Y HABILITACIÓN INSTRUMENTAL DE AVIONES MULTIPILOTO Y MONOPILOTO COMPLEJOS DE HIGH PERFORMANCE

6. NOTIFICACIÓN DE:	<input type="checkbox"/> NO APTO <input type="checkbox"/> APTO PARCIAL <i>(a cumplimentar por el examinador)</i>
----------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

El aspirante ha sido debidamente notificado que ha fallado en los siguientes puntos:

FALLOS

Sección:	Subsección:	Justificación:

De acuerdo con la PART-FCL, si el aspirante no supera todas las secciones en la segunda prueba, el examinador determinará la formación adicional que ha de recibir; y además deberá realizar de nuevo la prueba de pericia o verificación de competencia completa.

El solicitante debe de proveer evidencia de este entrenamiento al examinador que conduzca la siguiente prueba de pericia o verificación de competencia.

ENTRENAMIENTO ADICIONAL:²

Comprendo que he fallado los puntos arriba notificados. Comprendo que no puedo ejercer las atribuciones de mi licencia/certificado / habilitación después del fallo de esta prueba verificación de competencia, hasta que complete satisfactoriamente el entrenamiento y siguiente prueba, verificación de competencia.

Recibido (Nombre y apellidos del /a aspirante):

Firma:

Fecha:



FORMULARIO DE ENTRENAMIENTO, PRUEBA DE PERICIA Y VERIFICACIÓN DE COMPETENCIA PARA ATPL, MPL, HABILITACIÓN DE TIPO Y CLASE Y HABILITACIÓN INSTRUMENTAL DE AVIONES MULTIPILOTO Y MONOPILOTO COMPLEJOS DE HIGH PERFORMANCE

7. ENTRENAMIENTO, PRUEBA DE PERICIA Y VERIFICACIÓN DE COMPETENCIA PARA LA MPL, ATPL, HABILITACIONES DE TIPO Y CLASE Y VERIFICACIÓN DE COMPETENCIA PARA LA BIR E IR

1. Los solicitantes de una prueba de pericia deberán haber recibido instrucción en la misma clase o tipo de aeronave que se va a utilizar en la prueba.
2. El entrenamiento para habilitaciones de tipo MPA y PL se llevará a cabo en un FFS o combinando uno o más FSTD y un FFS. La prueba de pericia o la verificación de competencia para habilitaciones de tipo MPA y PL y la emisión de una ATPL y una MPL se llevará a cabo en FFS, si está disponible.
3. El entrenamiento, la prueba de pericia o la verificación de competencia para la habilitación de clase o tipo para SPA y helicópteros se llevará a cabo en:
 - a) un FFS disponible y accesible; o
 - b) una combinación de uno o más FSTD y la aeronave si no hay un FFS disponible o accesible; o
 - c) la aeronave si no hay ningún FSTD disponible o accesible.
4. Si durante el entrenamiento, la prueba o la verificación se emplean FSTD, la idoneidad de estos se verificará con respecto al «Cuadro de funciones y pruebas subjetivas» y al «Cuadro de pruebas de validación de FSTD» correspondientes que pueden encontrarse en el documento de referencia primaria relativo al dispositivo utilizado. Se tendrán en cuenta todas las restricciones y limitaciones indicadas en el certificado de cualificación del dispositivo.

Si no pueden superar todas las secciones de la prueba en dos intentos, los solicitantes deberán recibir formación adicional.

En relación al uso de simuladores, EASA ha desarrollado un documento de apoyo, en los casos en que un FSTD puede ser utilizado en combinación con la aeronave, en los casos en que un FFS no está disponible o accesible.

Puede consultar este documento a través de los siguientes enlaces:

<https://www.easa.europa.eu/en/domains/aircrew-and-medical/aircrew> ⇒ <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/137569/en>

Enlaces cortos:

[Aircrew - Flight Crew Licensing | EASA \(europa.eu\)](#) ⇒ [Position paper on the use of FSTD, other than FFS, in training and checking](#)

8. DECLARACION DEL EXAMINADOR (FCL.1030 DEL REGLAMENTO UE 1178/2011)

Confirmando que:

1. La comunicación con el solicitante puede establecerse sin barreras lingüísticas;
2. He recibido información del solicitante sobre su experiencia e instrucción, y he comprobado que dicha experiencia e instrucción cumplen los requisitos aplicables de la Parte FCL;
3. El solicitante cumple todos los requisitos de cualificación, formación y experiencia de la Parte FCL para la emisión, validación, revalidación o renovación de la licencia y/o habilitación de tipo y/o IR para la que se realiza esta prueba de pericia o verificación de competencia;
4. He informado al solicitante de las consecuencias de proporcionar información incompleta, inexacta o falsa relacionada con su formación y experiencia de vuelo.
5. He revisado y aplicado los procedimientos y requisitos nacionales de la autoridad competente del solicitante que figuran en la última versión del documento de diferencias del examinador (sólo aplicable cuando la autoridad competente responsable de la licencia del solicitante no es la misma que emitió el certificado de examinador);
6. De conformidad con FCL.1030 a)1 se garantiza que la comunicación con el solicitante puede establecerse sin que existan barreras idiomáticas
7. He informado al solicitante de su derecho a recurrir el resultado de la prueba de pericia / verificación de competencia.

En aplicación del FCL.1030. b).3 y de acuerdo con los procedimientos establecidos por AESA, se entregarán:

- Documento original del formulario a la autoridad gestora de la licencia de la parte interesada
- Y copias a:
 - El interesado/a
 - El examinador/a
 - La autoridad gestora del certificado de examinador/a

9. REMISION DE LA DOCUMENTACIÓN

La documentación se presentará ante AESA a través de alguna de las opciones contempladas en el apartado

Cómo presentar la documentación del enlace web [Formularios de solicitud de las licencias de vuelo PARTE FCL | AESA-Agencia Estatal de Seguridad Aérea - MTMS](#)



FORMULARIO DE ENTRENAMIENTO, PRUEBA DE PERICIA Y VERIFICACIÓN DE COMPETENCIA PARA ATPL, MPL, HABILITACIÓN DE TIPO Y CLASE Y HABILITACIÓN INSTRUMENTAL DE AVIONES MULTIPILOTO Y MONOPILOTO COMPLEJOS DE HIGH PERFORMANCE

APellidos	NOMBRE	FCL Nº	HABILITACION					
La letra "M" en la columna de la prueba de pericia o verificación de competencia significa que el ejercicio es obligatorio o una opción cuando aparece más de un ejercicio. <p style="text-align: right;">Apéndice 9 Anotar en: A = Apto; NA = No Apto</p>								
AVIONES MULTIPILOTO Y AVIONES COMPLEJOS DE ALTA PERFORMANCE DE UN SOLO PILOTO	FORMACIÓN PRÁCTICA			PRUEBA DE PERICIA O VERIFICACIÓN DE COMPETENCIA DE ATPL/MPL/HABILITACIÓN DE TIPO				
Maniobras/Procedimientos	FSTD	A	Iniciales del instructor cuando se complete la formación		Comprobado en FSTD	Comprobado en Avion	Iniciales del examinador cuando se complete la prueba	
SECCIÓN 1 - PREPARACIÓN DEL VUELO							APTO	NO APTO
1.1 Cálculo de performance	OTD P							
1.2 Inspección visual externa del avión, situación de cada elemento y propósito de la inspección	OTD P#	P						
1.3 Inspección de la cabina de vuelo	P→	→						
1.4 Uso de listas de verificación antes de arrancar motores, procedimientos de arranque, verificación de equipos de radio y navegación, selección y sintonización de las frecuencias de navegación y comunicación.	P→	→		M				
1.5 Rodaje cumpliendo instrucciones ATC o del instructor	P→	→						
1.6 Verificaciones previas al despegue	P→	→		M				
SECCIÓN 2 - DESPEGUE							APTO	NO APTO
2.1 Despegue normal con varios calajes de flaps, incluido despegue inmediato	P→	→						
2.2* Despegue instrumental, transición a instrumentos durante rotación o inmediatamente después de estar en el aire	P→	→						
2.3 Despegue con viento cruzado	P→	→						
2.4 Despegue con masa máxima al despegue (real o simulada)	P→	→						
2.5 Despegue con fallo simulado de motor	P→	→						
2.5.1* inmediatamente después de V ₂								
(En aviones no certificados con categoría de transporte o aviones de categoría de tercer nivel, el fallo del motor no puede simularse hasta alcanzar una altura mínima de 500 pies sobre el extremo de la pista. En aviones que tengan la misma performance que un avión de categoría de transporte en relación con la masa de despegue y la altitud de densidad, el instructor puede simular el fallo del motor poco tiempo después de alcanzar V ₂)								



FORMULARIO DE ENTRENAMIENTO, PRUEBA DE PERICIA Y VERIFICACIÓN DE COMPETENCIA PARA ATPL, MPL, HABILITACIÓN DE TIPO Y CLASE Y HABILITACIÓN INSTRUMENTAL DE AVIONES MULTIPILOTO Y MONOPILOTO COMPLEJOS DE HIGH PERFORMANCE

APELLIDOS	NOMBRE	FCL Nº	HABILITACION					
La letra "M" en la columna de la prueba de pericia o verificación de competencia significa que el ejercicio es obligatorio o una opción cuando aparece más de un ejercicio. <p style="text-align: right;">Apéndice 9 Anotar en: A = Apto; NA = No Apto</p>								
AVIONES MULTIPILOTO Y AVIONES COMPLEJOS DE ALTA PERFORMANCE DE UN SOLO PILOTO	FORMACIÓN PRÁCTICA			PRUEBA DE PERICIA O VERIFICACIÓN DE COMPETENCIA DE ATPL/MPL/HABILITACIÓN DE TIPO				
Maniobras/Procedimientos	FSTD	A	Iniciales del instructor cuando se complete la formación		Comprobado en FSTD	Comprobado en Avion	Iniciales del examinador cuando se complete la prueba	
2.5.2* Entre V ₁ y V ₂	P	X		Solo M FFS				
2.6 Aborto de despegue a una velocidad razonable antes de alcanzar V ₁	P→	X		M				
SECCIÓN 3 - MANIOBRAS Y PROCEDIMIENTOS DE VUELO							APTO	NO APTO
3.1. Vuelo manual con y sin directores de vuelo [sin piloto automático, sin sistema regulador de potencia automático (autothrust/autothrottle) y con leyes de control diferentes, en su caso]	P→	→						
3.1.1. A diferentes velocidades (incluido el vuelo lento) y altitudes dentro de la envolvente de vuelo utilizada en la formación en FSTD.	P→	→						
3.1.2. Virajes pronunciados con inclinación lateral de 45°, 180° a 360° izquierda y derecha.	P→	→						
3.1.3. Virajes con y sin spoiler.	P→	→						
3.1.4. Procedimientos de vuelo instrumental y maniobras, incluidas la salida y la llegada con instrumentos, y aproximación visual.	P→	→						
3.2 Vibraciones y oscilaciones de mach (si fuera aplicable) y otras características de vuelo específicas del avión (por ejemplo, Dutch roll).	P→	X Nota ³		Solo FFS				
3.3 Operación normal de los sistemas y controles del panel de sistemas (si fuera aplicable)	OTD P→	→						
3.4 Operación normal y anómalas de los siguientes sistemas:				M			Se seleccionará un mínimo obligatorio de 3 operaciones anormales de los párrafos 3.4.0 a 3.4.14, ambos inclusive	

³ No se utilizará un avión para este ejercicio



FORMULARIO DE ENTRENAMIENTO, PRUEBA DE PERICIA Y VERIFICACIÓN DE COMPETENCIA PARA ATPL, MPL, HABILITACIÓN DE TIPO Y CLASE Y HABILITACIÓN INSTRUMENTAL DE AVIONES MULTIPILOTO Y MONOPILOTO COMPLEJOS DE HIGH PERFORMANCE

APellidos	NOMBRE	FCL Nº	HABILITACION

La letra "M" en la columna de la prueba de pericia o verificación de competencia significa que el ejercicio es obligatorio o una opción cuando aparece más de un ejercicio.

Apéndice 9
Anotar en: A = Apto; NA = No Apto

AVIONES MULTIPILOTO Y AVIONES COMPLEJOS DE ALTA PERFORMANCE DE UN SOLO PILOTO	FORMACIÓN PRÁCTICA			PRUEBA DE PERICIA O VERIFICACIÓN DE COMPETENCIA DE ATPL/MPL/HABILITACIÓN DE TIPO			
	FSTD	A	Iniciales del instructor cuando se complete la formación	Comprobado en FSTD	Comprobado en Avion	Iniciales del examinador cuando se complete la prueba	
3.4.0 Motor (si fuera necesario hélice)	OTD P→	→					
3.4.1 Presurización y aire acondicionado	OTD P→	→					
3.4.2 Sistema pitot – estático	OTD P→	→					
3.4.3 Sistema de combustible	OTD P→	→					
3.4.4 Sistema eléctrico	OTD P→	→					
3.4.5 Sistema hidráulico	OTD P→	→					
3.4.6 Control de vuelo y sistema de compensación	OTD P→	→					
3.4.7 Sistema antihielo, deshielo y calefacción del panel antideslumbrante	OTD P→	→					
3.4.8 Piloto automático/ sistema director de vuelo	OTD P→	→		M Nota ⁴			
3.4.9 Sistemas de aviso de pérdida o para evitar la pérdida y mecanismos de aumento de la estabilidad	OTD P→	→					
3.4.10 Sistema de aviso de proximidad a tierra, radar meteorológico, radioaltímetro, transpondedor	P→	→					
3.4.11 Radio, equipo de navegación, instrumentos, sistema de gestión de vuelo (FMS)	OTD P→	→					
3.4.12 Tren de aterrizaje y sistema de frenos	OTD P→	→					
3.4.13 Sistemas de slats y flaps	OTD	→					
3.4.14 Unidad auxiliar de potencia (APU)	OTD P→	→					

(Intencionadamente en blanco)

⁴ (únicamente de un solo piloto)



FORMULARIO DE ENTRENAMIENTO, PRUEBA DE PERICIA Y VERIFICACIÓN DE COMPETENCIA PARA ATPL, MPL, HABILITACIÓN DE TIPO Y CLASE Y HABILITACIÓN INSTRUMENTAL DE AVIONES MULTIPILOTO Y MONOPILOTO COMPLEJOS DE HIGH PERFORMANCE

APELLIDOS	NOMBRE	FCL Nº	HABILITACION				
La letra "M" en la columna de la prueba de pericia o verificación de competencia significa que el ejercicio es obligatorio o una opción cuando aparece más de un ejercicio.							
Apéndice 9 Anotar en: A = Apto; NA = No Apto							
AVIONES MULTIPILOTO Y AVIONES COMPLEJOS DE ALTA PERFORMANCE DE UN SOLO PILOTO	FORMACIÓN PRÁCTICA			PRUEBA DE PERICIA O VERIFICACIÓN DE COMPETENCIA DE ATPL/MPL/HABILITACIÓN DE TIPO			
Maniobras/Procedimientos	FSTD	A	Iniciales del instructor cuando se complete la formación		Comprobado en FSTD	Comprobado en Avion	Iniciales del examinador cuando se complete la prueba
3.6 Procedimientos anómalos y de emergencia				M			<i>Se seleccionarán obligatoriamente un mínimo de 3 elementos de los apartados 3.6.1 a 3.6.9, ambos inclusive</i>
3.6.1 Ejercicios contraincendios, por ejemplo, motor, APU, cabina de vuelo, compartimento de carga, puente de mando, alas e incendios de origen eléctrico, incluida la evacuación	P→	→					
3.6.2 Control y evacuación del humo	P→	→					
3.6.3 Fallo de motor, apagado y reencendido a altura de seguridad	P→	→					
3.6.4 Descarga de combustible (simulada)	P→	→					
3.6.5 Gradiente anemométrico durante el despegue/aterrizaje	P	X		Solo FFS			
3.6.6 Fallo simulado de presurización en cabina/descenso de emergencia	P→	→					
3.6.7 Incapacitación de un miembro de la tripulación de vuelo	P→	→					
3.6.8 Otros procedimientos de emergencia según lo esbozado en el Manual de vuelo del avión (AFM) correspondiente	P→	→					
3.6.9. Situación TCAS	OTD P→	Nota ⁵		Solo FFS			
3.7 Formación para la recuperación de la pérdida de control	P						
3.7.1. Recuperación de situaciones de pérdida en: <ul style="list-style-type: none"> – configuración de despegue, – configuración limpia a baja altitud, – configuración limpia cerca de la altitud máxima de operación, y – configuración de aterrizaje. 	Solo FFS cualificados para la tarea de formación	X Nota ⁶					

⁵ No se utilizará un avión

⁶ No se utilizará un avión para este ejercicio



FORMULARIO DE ENTRENAMIENTO, PRUEBA DE PERICIA Y VERIFICACIÓN DE COMPETENCIA PARA ATPL, MPL, HABILITACIÓN DE TIPO Y CLASE Y HABILITACIÓN INSTRUMENTAL DE AVIONES MULTIPILOTO Y MONOPILOTO COMPLEJOS DE HIGH PERFORMANCE

APELLIDOS	NOMBRE	FCL Nº	HABILITACION					
La letra "M" en la columna de la prueba de pericia o verificación de competencia significa que el ejercicio es obligatorio o una opción cuando aparece más de un ejercicio. <p style="text-align: right;">Apéndice 9 Anotar en: A = Apto; NA = No Apto</p>								
AVIONES MULTIPILOTO Y AVIONES COMPLEJOS DE ALTA PERFORMANCE DE UN SOLO PILOTO	FORMACIÓN PRÁCTICA			PRUEBA DE PERICIA O VERIFICACIÓN DE COMPETENCIA DE ATPL/MPL/HABILITACIÓN DE TIPO				
Maniobras/Procedimientos	FSTD	A	Iniciales del instructor cuando se complete la formación		Comprobado en FSTD	Comprobado en Avion	Iniciales del examinador cuando se complete la prueba	
3.7.2. Los siguientes ejercicios de situación de pérdida de control: – recuperación de encabritamiento con distintos ángulos de alabeo, y – recuperación de picado con distintos ángulos de alabeo.	P Solo FFS cualificados para la tarea de formación	X Nota ⁷		Solo FFS				
3.8 Procedimientos de vuelo instrumental								
3.8.1* Adhesión a las rutas de salida y llegada y a las instrucciones de ATC	P→	→		M				
3.8.2* Procedimientos de espera	P→	→						
3.8.3* Operaciones 3D a DH/A de 200 pies (60 m) o a mínimos más elevados si lo requiere el procedimiento de aproximación								
Nota: De acuerdo con el AFM, los procedimientos RNP APCH pueden requerir el uso del piloto automático o del sistema director de vuelo. El procedimiento que deba seguirse manualmente se elegirá teniendo en cuenta esas limitaciones (por ejemplo, optar por un ILS para lo establecido en 3.8.3.1 si el AFM prescribe esa limitación).								
3.8.3.1* Manualmente, sin sistema director de vuelo	P→	→		M Nota ⁸				
3.8.3.2* Manualmente, con sistema director de vuelo	P→	→						
3.8.3.3* Con piloto automático	P→	→						

⁷ No se utilizará un avión para este ejercicio

⁸ (solo prueba de pericia)



FORMULARIO DE ENTRENAMIENTO, PRUEBA DE PERICIA Y VERIFICACIÓN DE COMPETENCIA PARA ATPL, MPL, HABILITACIÓN DE TIPO Y CLASE Y HABILITACIÓN INSTRUMENTAL DE AVIONES MULTIPILOTO Y MONOPILOTO COMPLEJOS DE HIGH PERFORMANCE

APELLIDOS	NOMBRE	FCL Nº	HABILITACION				
La letra "M" en la columna de la prueba de pericia o verificación de competencia significa que el ejercicio es obligatorio o una opción cuando aparece más de un ejercicio.							
Apéndice 9 Anotar en: A = Apto; NA = No Apto							
AVIONES MULTIPILOTO Y AVIONES COMPLEJOS DE ALTA PERFORMANCE DE UN SOLO PILOTO	FORMACIÓN PRÁCTICA			PRUEBA DE PERICIA O VERIFICACIÓN DE COMPETENCIA DE ATPL/MPL/HABILITACIÓN DE TIPO			
Maniobras/Procedimientos	FSTD	A	Iniciales del instructor cuando se complete la formación	Comprobado en FSTD	Comprobado en Avion	Iniciales del examinador cuando se complete la prueba	
<p>3.8.3.4* manual con un motor no operativo simulado durante la aproximación final, bien hasta el punto de toma de contacto, o bien a lo largo de todo el procedimiento de aproximación frustrada (si procede), empezando:</p> <p>i) antes de descender por debajo de la altura de 1 000 pies sobre el nivel del aeródromo, y</p> <p>ii) después de descender por debajo de la altura de 1000 pies sobre el nivel del aeródromo.</p> <p>En aviones no certificados en la categoría de transporte (JAR/FAR 25) o como aviones de categoría de tercer nivel (SFAR 23), la aproximación con fallo simulado de motor y la subsiguiente maniobra de motor y al aire se iniciará junto con la aproximación 2D de conformidad con 3.8.4. La maniobra de motor y al aire se iniciará cuando se alcance la altura/altitud de margen de franqueamiento de obstáculos publicada (OCH/A), sin embargo, no después de alcanzar una altura/altitud mínima de descenso (MDH/A) de 500 pies sobre la elevación del umbral de pista. En aviones que tengan la misma performance que un avión de categoría de transporte en relación con la masa de despegue y la altitud de densidad, el instructor puede simular el fallo del motor de acuerdo con el ejercicio 3.8.3.4.</p>	P→	→	M				
<p>3.8.4* Operaciones 2D hasta la MDH/A</p>	P*→	→		M			



FORMULARIO DE ENTRENAMIENTO, PRUEBA DE PERICIA Y VERIFICACIÓN DE COMPETENCIA PARA ATPL, MPL, HABILITACIÓN DE TIPO Y CLASE Y HABILITACIÓN INSTRUMENTAL DE AVIONES MULTIPILOTO Y MONOPILOTO COMPLEJOS DE HIGH PERFORMANCE

APellidos	NOMBRE	FCL Nº	HABILITACION					
La letra "M" en la columna de la prueba de pericia o verificación de competencia significa que el ejercicio es obligatorio o una opción cuando aparece más de un ejercicio.								
Apéndice 9 Anotar en: A = Apto; NA = No Apto								
AVIONES MULTIPILOTO Y AVIONES COMPLEJOS DE ALTA PERFORMANCE DE UN SOLO PILOTO	FORMACIÓN PRÁCTICA			PRUEBA DE PERICIA O VERIFICACIÓN DE COMPETENCIA DE ATPL/MPL/HABILITACIÓN DE TIPO				
Maniobras/Procedimientos	FSTD	A	Iniciales del instructor cuando se complete la formación	Comprobado en FSTD	Comprobado en Avion	Iniciales del examinador cuando se complete la prueba		
3.8.5. Aproximación en circuito en las siguientes condiciones: a) * aproximación a la altitud de aproximación en circuito mínima autorizada en el aeródromo en cuestión de acuerdo con las instalaciones de aproximación por instrumentos locales en condiciones de vuelo por instrumentos simulado; seguido por: b) aproximación en circuito a otra pista al menos a 90° de desplazamiento respecto a la línea central de la aproximación final utilizada en el elemento a), a la altitud de aproximación en circuito mínima autorizada. Observación: Si a) y b) no son posibles debido a razones de ATC, puede llevarse a cabo un patrón de baja visibilidad simulada.	P*→	→						
3.8.6. Aproximaciones visuales	P→	→						
SECCIÓN 4 - PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN FRUSTRADA							APTO	NO APTO
4.1 Maniobra de motor y al aire con todos los motores operativos* durante una operación 3D al alcanzar la altura de decisión	P*→	→						
4.2 Maniobra de motor y al aire con todos los motores operativos* en varias fases durante una aproximación por instrumentos	P*→	→						
4.3 Otros procedimientos de aproximación frustrada	P*→	→						
4.4* Maniobra de motor y al aire manual con el motor crítico no operativo simulado tras una aproximación por instrumentos al alcanzar la DH, MDH o MAPt	P*→	→		M				



FORMULARIO DE ENTRENAMIENTO, PRUEBA DE PERICIA Y VERIFICACIÓN DE COMPETENCIA PARA ATPL, MPL, HABILITACIÓN DE TIPO Y CLASE Y HABILITACIÓN INSTRUMENTAL DE AVIONES MULTIPILOTO Y MONOPILOTO COMPLEJOS DE HIGH PERFORMANCE

APELLIDOS	NOMBRE	FCL Nº	HABILITACION					
La letra "M" en la columna de la prueba de pericia o verificación de competencia significa que el ejercicio es obligatorio o una opción cuando aparece más de un ejercicio.								
Apéndice 9 Anotar en: A = Apto; NA = No Apto								
AVIONES MULTIPILOTO Y AVIONES COMPLEJOS DE ALTA PERFORMANCE DE UN SOLO PILOTO	FORMACIÓN PRÁCTICA			PRUEBA DE PERICIA O VERIFICACIÓN DE COMPETENCIA DE ATPL/MPL/HABILITACIÓN DE TIPO				
Maniobras/Procedimientos	FSTD	A	Iniciales del instructor cuando se complete la formación	Comprobado en FSTD	Comprobado en Avion	Iniciales del examinador cuando se complete la prueba		
4.5. Aterrizaje frustrado con todos los motores operativos: <ul style="list-style-type: none"> – desde varias alturas por debajo de la DH/MDH, – tras la toma de contacto (aterrizaje frustrado), en los aviones no certificados en la categoría de transporte (JAR/FAR 25) o como aviones de categoría de tercer nivel (SFAR 23), el aterrizaje frustrado con todos los motores operativos se iniciará por debajo de la MDH/A o tras la toma de contacto.	P→	→						
SECCIÓN 5 - ATERRIZAJES							APTO	NO APTO
5.1 Aterrizajes normales* con referencia visual establecida al alcanzar la DA/H tras una aproximación por instrumentos	P							
5.2 Aterrizaje con un estabilizador horizontal simuladamente atascado en cualquier posición fuera de compensación inadecuada	P→	Nota ⁹		Solo FFS				
5.3 Aterrizaje con viento cruzado (en aeronave, si es posible)	P→	→						
5.4 Circuito de tránsito y aterrizaje sin flaps ni slats extendidos o con ellos parcialmente extendidos	P→	→						
5.5 Aterrizaje con el motor crítico simuladamente no operativo	P→	→		M				
5.6 Aterrizaje con dos motores no operativos: <ul style="list-style-type: none"> – aviones con tres motores: el motor central y un motor exterior lo más lejos posible de acuerdo con los datos del AFM, y – aviones con cuatro motores: dos motores de un lado. 	P	X		M Solo FFS Nota ¹⁰				

⁹ No se utilizará un avión para este ejercicio

¹⁰ (solo prueba de pericia)